Amts-Blatt

der Königl. Preuß. Regierung zu Frankfurt a/O.

№ 36. Frankfurt a. O., den 4. September 1867.

Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten pro 1867.

Nr. 75. enthält: (Nr. 6761.) Verordnung, betreffend die Erhebung der Stempelsteuer in den Herzogthümern Schleswig und Holstein. Vom 7. August 1867.

(Nr. 6762.) Allerhöchster Erlaß vom 24. Juni 1867, betreffend die Abänderung der Bestimmungen des §. 11 des Gesetzes über die Verhältnisse der Juden im Herzogthum Holstein und des §. 16 der Verordnung vom 8. Februar 1854 über die Verhältnisse der Juden im Herzogthum Schleswig.

(Nr. 6763.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung des zweiten Nachtrages zu dem Statut der unter dem 16. Dezember 1856 bestätigten „Union, Aktiengesellschaft für See- und Flußversicherungen in Stettin." Vom 30. Juli 1867.

Nr. 76. enthält: (Nr. 6764.) Gesetz wegen Besteuerung des Branntweins im Jadegebiete. Vom 2. August 1867.

(Nr. 6765.) Allerhöchster Erlaß vom 12. Juli 1867, betreffend die Ertheilung der Genehmigung zu Namensänderungen.

(Nr. 6766.) Allerhöchster Erlaß vom 15. Juli 1867, betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte an den Kreis Nimptsch, im Regierungsbezirk Breslau, für den Bau und die Unterhaltung 1) der Strehlen-Zoptener Landstraße von dem Berührungspunkte mit der Breslau-Glatzer Staats-Chaussee bei Jordansmühl im Kreise Nimptsch über Schwentnig und Przybrowic bis zur Kreisgrenze, und 2) der Nimptsch-Strehlener Landstraße von Nimptsch über Woislowitz Petrikau, Prauß und Karschau bis zur Kreisgrenze vor Niclasdorf.

(Nr. 6767.) Verordnung, betreffend die Erhebung des Weges von Arnis über Faulück bis zur Schleswig-Cappeler Nebenlandstraße bei Buddelhoch in die Klasse der Nebenlandstraßen. Vom 26. Juli 1867.

(Nr. 6768.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung der unter der Firma „Aktiengesellschaft für Dampfschleiferei zu Ohligs im Kreise Solingen, Regierungsbezirk Düsseldorf, mit dem Sitze zu Ohligs errichteten Aktiengesellschaft. Vom 11. August 1867.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königlichen Regierung zu Frankfurt a. O.

1, Bekanntmachung, betreffend die Ausführung der Verordnung über die Erhebung einer Abgabe von Salz vom 9. d. Mts.

Zur Ausführung der die Erhebung einer Abgabe von Salz betreffenden Verordnung vom 9. d. Mts. wird unter Bezugnahme auf den §. 21 derselben Folgendes angeordnet:

I. Berechnung der Abgabe.

§. 1. Die Salzabgabe (§. 2. der Verordnung) wird nach dem Nettogewicht erhoben. Es ist zulässig, das Nettogewicht bei Salz in Säcken durch Abzug einer Normal-Tara von Einem Procent vom Bruttogewicht festzustellen. Dieses darf jedoch nicht geschehen, wenn das Gewicht der Säcke augenscheinlich unter diesem Tarasatze bleibt, oder wenn der Steuerpflichtige ausdrücklich Nettoverwiegung, oder Verwiegung der Tara beantragt.

Bei der Erhebung ist die Bestimmung unter Nr. IX. der dritten Abtheilung des Zolltarifs auch auf inländisches Salz anzuwenden.

II. Kontrole und Abfertigung.

§. 2. A. Inländisches Salz. Die im §. 4 der Verordnung gedachte Nachweisung muß namentlich enthalten:

1) Angabe der vorhandenen Salzquellen oder Bohrlöcher, der zugehörigen Schächte, Stollen,

Brunnen ꝛc., auch des Salzgehalts der einzelnen Soolquellen, beziehungsweise der zu versiedenden Soole nach Procenten;

2) die Aufführung sämmtlicher zu dem Werke gehörigen feststehenden Geräthe und Vorrichtungen, als: Soole-Reservoirs, Siedepfannen, Soole-Pumpen, Gradirwerke ꝛc.;

3) die Bezeichnung des kubischen Inhalts der einzelnen Siedepfannen;

4) die Angabe der in den Siederäumen vorhandenen, zur Aufnahme des aus den Pfannen gezogenen Salzes vor dem Transport nach den Trockenräumen dienenden Vorrichtungen und Gefäße.

Zugleich ist in der Nachweisung darzulegen, in welcher Weise den Vorschriften des §. 7 der Verordnung entsprochen ist.

Dieser Nachweisung, welche für die Salzwerke mit der im §. 3 der Verordnung vorgeschriebenen Anmeldung verbunden werden kann, muß ein Grundriß des Salzwerks, welcher die sämmtlichen Baulichkeiten, die Lage der vorstehend unter Nr. 2 genannten Geräthe und Vorrichtungen, der Trockenräume und der Lagerungs-Magazine ergiebt, in zweifacher Ausfertigung hinzugefügt werden.

Die im §. 4 der Verordnung gedachte Anzeige wegen Veränderungen ist dem Salzsteueramte zur weiteren Veranlassung und zwar früher als mit der Veränderung begonnen wird, zu übergeben.

§. 3. Die im §. 6 der Verordnung gedachte Kontrole wird für jedes Salzwerk durch ein Salz-Steueramt geübt, dessen Funktionen auf Staats- oder unter Staats-Verwaltung stehenden Salzwerken theilweise auch durch Salzwerks-Beamte ausgeübt werden können.

§. 4. Bis auf Weiteres hat jeder Salzwerks-Besitzer die im §. 7 der Verordnung unter Nr. 1 bis 8 ausgesprochenen Verpflichtungen zu erfüllen. Derselbe ist überdies verpflichtet:

1) das Salz aus den Siederäumen unmittelbar in die Magazine oder in die Trockenräume und ebenso aus diesen unmittelbar in die Magazine zu bringen, mithin die Niederlegung des Salzes in keinem anderen Raume zu gestatten;

2) die Kontrole-Beamten von dem Zeitpunkte des Beginns des Transports des Salzes aus dem Trockenraume in das Magazin vorher benachrichtigen zu lassen;

3) die über den Betrieb der Saline (des Salzbergwerks) und das gewonnene Salz zu führenden Bücher dem Salz-Steueramte zur Siegelung und Foliirung vorzulegen;

4) die Betriebsgebäude, soweit es die Arbeiten gestatten, verschlossen zu halten, den Eintritt in dieselben aber außer den Steuer-Beamten, den Bergwerks Beamten und solchen Personen, welche das Salzwerk aus technischen, wissenschaftlichen oder ähnlichen Gründen besuchen, nur den auf dem Salzwerke beschäftigten Personen zu gestatten.

§. 5. Den mit der Kontrole beauftragten Beamten, sowie deren Vorgesetzten steht zu allen innerhalb der Betriebs-Anstalt belegenen Lokalitäten und Gebäuden, soweit solche nicht lediglich als Wohnräume benutzt werden, der Zutritt jederzeit, also auch außerhalb der Dienststunden frei.

§. 6. In den Wohnungen, welche sich innerhalb der Salzwerks-Lokalitäten und zugehörigen Höfe oder in baulicher Verbindung mit den Salzwerken befinden, darf Salz irgend welcher Art nicht in größeren Mengen als zehn Pfund auf den Kopf der Bewohner aufbewahrt werden.

§. 7. Die Dienststunden der Salz-Steuerämter sind mit thunlichster Rücksicht auf den Salzwerksbetrieb für jedes Salzwerk von der Provinzial-Steuerbehörde besonders festzustellen.

§. 8. Die im §. 9 der Verordnung gedachte Anmeldung der Entnahme von Salz aus den Magazinen muß enthalten:

1) die Menge des zu entnehmenden Salzes nach Gewicht, sowie dessen Gattung;

2) die Bezeichnung, sowie die Zahl der Kolli, desgleichen das Einzelgewicht der letzteren, sofern dasselbe ein verschiedenes ist;

3) den Namen des Transportanten;

4) den Bestimmungsort und den Namen des Empfängers;

5) die begehrte Abfertigungsweise;

6) etwaige sonstige Anträge.

Es ist zu dieser Anmeldung das unter I. anliegende Muster zu verwenden; für Salzabfälle (§§. 11 und 13) genügt mündliche Anmeldung.

Wird ausnahmsweise die Entnahme von Salz unmittelbar aus den Siede- oder Trockenräumen gewünscht, so bleibt wegen der anzuordnenden Vorsichtsmaßregeln besondere Bestimmung vorbehalten.

§. 9. Der Hausbedarf der Salzwerks-Besitzer, Beamten und Arbeiter an Salz darf nur in längeren, mindestens vierteljährlichen Zeitabschnitten auf besondere schriftliche Anmeldung nach zuvoriger Versteuerung entnommen werden.

§. 10. Das zu entnehmende Salz wird in Gemäßheit der Anträge des Salzwerks-Besitzers im Falle der sofortigen Versteuerung des Salzes oder der Empfangnahme unter Anschreibung auf Steuer-Kredit, sowie im Falle der Versendung denaturirten Salzes in den freien Verkehr gesetzt und für jeden Transport ein Versendungsschein nach dem anliegenden Muster II. ausgestellt, welcher zur Legitimation bei der Abfuhr des Salzes von dem Salzwerke, sowie in dem Salzwerks-Bezirk (§. 10 Nr. 1 der Verordnung) und im Grenzzollbezirk dient.

Auf Begleitschein I. nach dem anliegenden Muster III. wird — unter Kollo-, Wagen- oder Schiffs-Verschluß — das Salz abgefertigt, welches ausgeführt oder zur Niederlage deklarirt, oder unter der Bedingung demnächstiger Denaturirung beziehungsweise der Verwendung unter steuerlicher Aufsicht ohne Erhebung der Salz-Abgabe abgelassen werden soll.

Auf Begleitschein II. nach anliegendem Muster IV. wird dasjenige Salz abgefertigt, für welches lediglich die Erhebung der festgestellten Abgabe auf ein anderes, dazu befugtes Amt überwiesen werden soll.

Zur Erledigung von Begleitscheinen über Salz sind die Aemter befugt, denen die Erledigung von Begleitscheinen I. beziehungsweise II. über zollpflichtige Waaren zusteht; andere Aemter bedürfen hierzu der Genehmigung des Finanzministers. Im Uebrigen greifen für diese Begleitscheine dieselben Bestimmungen Platz, welche für die im Zollverkehr ausgestellten Begleitscheine ertheilt worden sind.

Nachdem die Abfertigung erfolgt ist, muß das Salz sofort von dem Salzwerke und dessen Hofraum entfernt werden. Ausnahmsweise kann gestattet werden, daß versteuertes oder denaturirtes Salz in Lagerräumen, welche unter Mitverschluß der Steuer-Verwaltung stehen, getrennt von dem übrigen Salze auf den Salzwerken aufbewahrt wird.

Die Verabfolgung von Soole und Mutterlauge ist schriftlich anzumelden und nach Maßgabe der diesfälligen besonderen Anweisung zu behandeln.

§. 11. Die Wegführung des Salzes von dem Salzwerke ist nur statthaft:

1) innerhalb der Dienststunden des Salz-Steueramts;
2) aus den Thoren und auf den Wegen, welche als Ausgangsstraßen durch Tafeln mit geeigneten Inschriften bezeichnet sind.

Ein Gleiches gilt für den Transport von Salz-Abfällen (Schmutz- und Fegesalz, Pfannenstein, Dornstein, Salzschlamm u. drgl.), sowie von Soole und Mutterlauge.

Ausnahmsweise dürfen die Salz-Steuerämter das Arbeiten in den Magazinen und die Wegführung des nach entfernten Orten bestimmten Salzes auch außerhalb der Dienststunden gestatten.

§. 12. Der von dem Produzenten zu entrichtende Steuerbetrag wird mit dem Schlusse eines jeden Kalendermonats dem Salzwerks-Inhaber bekannt gemacht und ist von diesem binnen drei Tagen nach Empfang der, nach dem anliegenden Muster V. aufzustellenden, amtlichen Berechnung bei dem Hauptamte des Bezirks einzuzahlen.

Wird Salz auf Begleitscheine, welche von Fabrikanten oder Salzhändlern oder deren Bevollmächtigten extrahirt werden, verabfolgt, so wird hierdurch der Produzent von der Verpflichtung, die Abgabe zu zahlen, entbunden.

Gegen genügende Sicherheit kann nach dem Ermessen der Provinzial-Steuerbehörde ein Kredit von drei bis sechs Monaten denjenigen Produzenten und Salzhändlern gewährt werden, welche an Salzabgabe jährlich mindestens 1,000 Thlr. (fünfzehnhundert Gulden) entrichten. Auch bleibt dem Ermessen dieser Behörde überlassen, die Einzahlung der Abgabe bei einer andern Kasse zu gestatten oder anzuordnen.

Die nach §. 20 der Verordnung zu erhebende Kontrolegebühr wird vorerst auf den Betrag von Zwei Sgr. für den Zentner festgesetzt. Außer den Natron-, Sulphat- und Sodafabrikanten sind von dieser Gebühr auch Glasfabrikanten befreit.

§. 13. Salzabfälle (§. 11) bedürfen zur steuerfreien Abfertigung der vorgeschriebenen Denaturirung nicht, wenn sie sich unzweifelhaft bereits in einem Zustande befinden, in welchem sie in gleichem Grade, wie besonders denaturirtes Salz, für Menschen ungenießbar sind.

§. 14. Die Ausführung der Verordnung wird hinsichtlich der Fabriken, in welchen Salz als Nebenprodukt gewonnen wird, für jede Fabrik durch eine besondere Anweisung regulirt.

§. 15. B. Ausländisches Salz. Die Abfertigung des vom Auslande eingehenden Salzes erfolgt nach den für zollpflichtige Gegenstände überhaupt geltenden Bestimmungen.

Berlin, den 19. August 1867. Der Finanz-Minister (gez.) v. d. Heydt.

Obige Bekanntmachung des Herrn Finanz-Ministers wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Frankfurt a. O., den 27. August 1867.

Muster I.

Anmeldung.

Nr. des Registers über die Versteuerung und Versendung des Kochsalzes.
Nr. des Registers über die Versendung des denaturirten Salzes.

(Der nicht erforderliche Vordruck ist bei der Ausfüllung des Formulars zu durchstreichen.)

Unterzeichnetes Salzwerk versendet durch (Fuhrmann, Schiffer, Eisenbahn)
an zu

Säcke / Tonnen } gez.

à Ctr. Pfd. { Koch- / Stein- / denatur. } Salz.

zusammen Ctr. Pfd. netto
" " brutto

und beantragt a. sofortige Versteuerung (Kontirung der Steuer)
1. zu Lasten des Salzwerks.
2. zu Lasten des Salzhändlers N.
b. Abfertigung auf Begleitschein (I.) (II.)
c. Denaturirung.

Saline den ten 18

Das oben bezeichnete Salz ist in Gegenwart des unterzeichneten Kontrolbeamten
zu netto Ctr. Pfd. verwogen,
mit Pfd. denaturirt,
mit Bleien { jeder Sack am Kropfe mit 1 Blei / jede Tonne mit 2 Bleien an den Böden } verschlossen worden
und äußerlich wie folgt bezeichnet:

Saline den ten 18

N. N. Steuer-Aufseher.

Die Steuer ist mit Thlr. Sgr. Pf. { erhoben / kontirt } und das Salz
mittelst { Versendungsscheins / Begleitscheins } Nr. von der Saline abgelassen.

Saline den ten 18

N. N. Steuer-Einnehmer.

Muster II.

Preußisches Wappen.

Nr.

Versendungsschein.

Der Fuhrmann Meier aus Holtensen hat heute behufs des Transports nach dem Steinkruge für Gastwirth Pape

10 { Säcke / Tonnen } Salz, gezeichnet: G. E. 1—10.

netto 20 Ctr. — Pfd. empfangen.

Die Steuer ist { entrichtet / kontirt } mit 40 Thlr. — Sgr. — Pf.

Legitimation für den Grenzbezirk.

Inhaber nimmt den Weg über die nachbenannten Ortschaften:
Gegenwärtige Bescheinigung ist zum Ausweise des Transports im Grenzbezirke nur bis und außer demselben bis gültig.

den ten 18

Königliches Salz-Steuer-Amt.
N. N.

Zur Nachricht. Versendungsscheine für denaturirtes Salz werden auf farbigem (rothem) Papier gedruckt.

(Unikat) dessen genaue Uebereinstimmung mit dem (Duplikat) bescheinigt wird.

Muster III.

Nr.

Königreich [Preußisches Wappen.] Preußen.

Begleitschein I.

über inländisches Salz, für welches die Steuer nicht entrichtet ist.

Ausfertigungs-Amt: Empfangs-Amt:

D zu meldete heute dem unterzeichneten Amte an, die nachstehend verzeichnete Salzmenge durch wohnhaft zu an wohnhaft zu versenden zu wollen, und soll der Ausgang aus dem Zollvereinsgebiete über das {Steuer- / Zoll-} Amt zu erfolgen.

Salzgattung.	Der Kolli: Zahl und Art der Verpackung.	Der Kolli: Bezeichnung.	Brutto-Gewicht. Ctr.	Brutto-Gewicht. Pfd.	Netto-Gewicht. Ctr.	Netto-Gewicht. Pfd.	Art des angelegten Verschlusses und Anzahl der Bleie.
-Salz.							

D {übernimmt / übernehmen} aus diesem von verlangten Begleitscheine die Verpflichtung, die obige Salzladung mit gegenwärtigem Begleitscheine bis zum bei dem Amte zu in unverändertem Zustande und mit unverletztem Verschlusse zur Revision zu stellen oder stellen zu lassen, ingleichen für den entsprechenden Betrag der Salzsteuer zu haften.

Diese Verpflichtungen erlöschen nur dann, wenn durch das oben bestimmte Amt bescheinigt sein wird, daß denselben völlig genügt sei.

Für die vorstehend angegebene Verpflichtung ist Sicherheit geleistet.

Unterschrift des Bürgen:

übernehme diesen Begleitschein und mit demselben die vorstehend angegebenen Verpflichtungen.

, den ten 186

Unterschrift des Begleitschein-Extrahenten:

, den ten 186

(Stempel.) Königliches Salz-Steuer-Amt.

Vermerke.

Erledigungs-Bescheinigungen.

1) Der Begleitschein ist abgegeben am ten 186 und eingetragen im Begleitschein-Empfangs-Register Blatt Nr.

2) Revisionsbefund a. in Betreff des Verschlusses:
b. in Bezug auf Gattung und Menge:

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigen:

3) Nachweis des Ausgangs (der Denaturirung): Der Ausgang (die Denaturirung) ist am ten 186 {Vor- / Nach-} Mittags Uhr erfolgt.

Hierauf bescheinigt das unterzeichnete Amt, daß vorstehender Begleitschein vollständig erledigt ist.

, den ten 186

(Stempel.) -Amt.

(Unikat) dessen genaue Uebereinstimmung mit dem (Duplikat) hierdurch bescheinigt wird.

Muster IV.

Nr.

Königreich [Preußisches Wappen.] Preußen.

Begleitschein II.

über inländisches, zur Erhebung der Salzsteuer versendetes Salz.

Ausfertigungs-Amt: Empfangs-Amt:

D , wohnhaft zu meldete heute dem unterzeichneten Amte die nachstehend verzeichnete Salzmenge zur Versendung durch wohnhaft in an den , wohnhaft in

Salzgattung.	Der Kolli		Brutto-Gewicht.		Netto-Gewicht.		Betrag der Salzsteuer.		
	Zahl und Art der Verpackung.	Bezeichnung.	Ctr.	Pfd	Ctr.	Pfd	Thl.	Sgr	Pf

mit dem Antrage an, den oben angegebenen, durch specielle Verwiegung des Salzes hier ermittelten Steuerbetrag mit

bei dem Amte in einzahlen zu lassen.

Gegenwärtiger Begleitschein muß bis zum dem vorgenannten Amte mit der gestundeten Steuersumme eingehändigt werden.

Der gestundete Steuerbetrag ist sicher gestellt worden und soll hier eingezogen werden, wenn der Begleitschein bis zum nicht erledigt zurückgekommen ist.

Unterschrift des Bürgen:

übernehme diesen Begleitschein und mit demselben die vorstehend angegebenen Verpflichtungen.

den ten

Unterschrift des Begleitschein-Extrahenten:

den ten 18

Königliches Salz-Steuer-Amt.

(Stempel.)

Vermerke.

Erledigungs-Bescheinigung.

Der Begleitschein ist Blatt Nummer des Begleitschein-Empfangs-Registers eingetragen und sind die Gefälle mit

unter Nummer des Salzsteuer-Hebe-Registers hier gebucht worden.

den ten 18

Amt.

(Stempel.)

Muster V.

Nachweisung

der auf Anmeldung des Salzwerksinhabers zu im Monate verabfolgten Salzmengen, für welche die Steuer noch zu entrichten ist.

Des Registers über die Versteuerung und Versendung des Kochsalzes, sowie der Anmeldung Nr.	Salzmenge Netto-Gewicht. Ctr	Pfd	
			Die nebenberechnete Steuer ist gebucht im
Summa . .			(Haupt-Journal Nr.)
Davon beträgt die Steuer			Kredit-Journal Nr.
Thlr. Sgr. Pf.			(Haupt-Manual Seite Nr.)
den ten 186			Kredit-Manual Seite Nr.
Königliches Salz-Steuer-Amt.			N. N. N. N.
Der unterzeichnete Salzwerksbesitzer erkennt die Richtigkeit der obigen Berechnung hierdurch an und beantragt bei dem Königlichen Haupt-Steuer-Amte zu die Anschreibung des obigen Betrages auf Kredit, verpflichtet sich auch, dieses Anerkenntniß, sobald der darin bezeichnete Abgabenbetrag eingezahlt wird, zurückzufordern und haftet dem Staate für die nochmalige Zahlung, wenn er dies Anerkenntniß zurückzunehmen unterläßt.			H.-A.-Rendant. H.-A.-Kontroleur.
den ten 186			

II. Bahn-Polizei-Reglement für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

In Gemäßheit des §. 23 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 wird für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn, vorbehaltlich der Ergänzung und Abänderung folgendes Bahn-Polizei-Reglement erlassen:

I. Die Bahnpolizei-Beamten.

§. 1. Die Verwaltung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ist verpflichtet, einen Betriebs-Director anzustellen, welcher für die Ausführung aller durch dieses Reglement vorgeschriebenen, oder sonst angeordneten Maßregeln zur Sicherung des Betriebes persönlich verantwortlich ist.

§. 2. Zur Ausübung der Bahnpolizei sind außer dem Betriebs-Director zunächst berufen und verpflichtet folgende Eisenbahn-Beamte:

1) der Ober-Betriebs-Inspector, 2) der Betriebs-Inspector resp. der Eisenbahn-Baumeister, 3) die Bahnmeister, 4) die Bahn- und Hilfsbahnwärter, 5) die Stations-Vorsteher, 6) die Stations-Assistenten, 7) die Weichensteller, 8) die Zugführer, Packmeister und Schaffner, 9) die Portiers und Nachtwächter, 10) die Stellvertreter der vorbezeichneten Beamten.

Die Bahnpolizei-Beamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform resp. das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 3. Allen Bahnpolizei-Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Eisenbahn-Verwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte, der Genehmigung des Königlichen Eisenbahn-Kommissariats unterliegende Instruktionen zu ertheilen.

§. 4. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahr alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§. 5. Die Bahnpolizei-Beamten werden von der competenten Polizeibehörde vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizei-Beamten.

§. 6. Die Bahnpolizei-Beamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Dienstpflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden.

Diejenigen Bahnpolizei-Beamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Functionen entfernt werden.

Die Bahn-Verwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizei-Beamten Personal-Akten anzulegen und fortzuführen.

§. 7. Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizei-Beamten erstreckt sich, ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz, auf die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen und ferner noch so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

§. 8. Die Staats- und Gemeindepolizei-Beamten sind verpflichtet, auf Ersuchen der Bahnpolizei-Beamten dieselben in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen.

Ebenso sind die Bahnpolizei-Beamten verbunden, den übrigen Polizei-Beamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden §. bezeichneten Gebiets Assistenz zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

§. 9. Außer den sonst zuständigen Behörden liegt dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariat die Aufsicht über die Ausführung der vorstehenden Bestimmungen ob. Dasselbe kann gegen die im §. 2 bezeichneten Beamten, mit Ausnahme des Betriebs-Direktors, sowie gegen Locomotivführer und Heizer, Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 10 Thalern verhängen. Die Festsetzung höherer Strafen bleibt dem Königlichen Handels-Ministerium vorbehalten.

Diese Ordnungsstrafen fließen zur Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse der Bahn.

Das Königliche Eisenbahn-Kommissariat hat ferner bei Beschwerden gegen die Verfügungen der Bahnverwaltung in bahnpolizeilichen Angelegenheiten als vorgesetzte Instanz Entscheidung zu treffen, gegen welche der Recurs an das Königliche Handels-Ministerium zulässig.

§. 10. Das Königliche Eisenbahn-Kommissariat ist befugt, bei erheblichen Dienstvernachlässigungen oder groben Pflichtverletzungen die Entfernung der Bahnpolizei-Beamten aus ihren polizeilichen Functionen, sowie der Locomotivführer und Heizer von dem Dienste bei der Maschine zu verlangen.

In solchen Fällen kann das Königliche Eisenbahn-Kommissariat die sofortige Suspension vom Dienste anordnen.

II. Sicherheits-Anordnungen.

A. Zustand und Bewachung der Bahn.

§. 11. Weichen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß der richtige Stand der beweglichen Brücken und der Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, in einer Entfernung von 4 Betriebs-Stationen (d. h. 80 Ruthen oder 1000 Fuß englisch) zu erkennen ist. Solche Weichen müssen, so lange sie nicht bewacht sind, verschlossen gehalten werden. Bei beweglichen Brücken muß ein solches Signal durch den Mechanismus zum Schließen der Brücken gegeben werden.

§. 12. Drehscheiben und Schiebebühnen. In Hauptgeleisen für durchgehende Züge sind Drehscheiben und Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig.

§. 13. Schutz- und Streichschienen. Außer bei Wegeübergängen, Weichen und in Bahnhöfen ist die Anbringung von Streichschienen, sogenannten Schutzschienen, untersagt.

§. 14. Einfriedigungen. Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht ausreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Zwischen der Eisenbahn und Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich. Gräben mit Seitenauswurf sind als solche anzusehen.

§. 15. Wegeübergänge. Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren zu versehen, welche mindestens 12 Fuß (1 Ruthe) von der Mitte des nächsten Geleises entfernt sein müssen.

§. 16. Drahtzug-Barrieren. Drahtzug-Barrieren zur Sperrung von Uebergängen sind an wenig frequenten Wegen zulässig.

§. 17. Die Bahnwärter, welche dieselben bedienen, dürfen nicht über 150 Ruthen von den Barrieren entfernt stehen und müssen von ihrem Standpunkte aus den Uebergang übersehen können.

§. 18. An jedem Uebergange mit Drahtzug-Barrieren ist eine Glocke genügend, aber auch erforderlich. Dieselbe ist vor dem Schluß der Barrieren zum Ertönen zu bringen.

§. 19. Der Uebergang mit solchen Barrieren muß beim Passiren der Züge im Dunkeln ausreichend beleuchtet sein.

§. 20. Jede Drahtzug-Barriere muß durch den Bahnwächter mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können und ist so einzurichten, daß ein etwa eingeschlossenes Fuhrwerk sich im Nothfalle befreien kann.

§. 21. Beleuchtung. Auch bei andern Barrieren sollen im Dunkeln, so lange dieselben geschlossen sind, die Uebergänge von Chausseen und stark befahrenen Communalwegen beleuchtet sein, wozu die Handlaterne des Wächters als genügend erachtet wird.

Auf den Bahnhöfen sind $1/2$ Stunde vor und $1/4$ Stunde nach erfolgtem Abgange der Züge die Perrons und Anfahrten an die Stationen zu beleuchten.

§. 22. Sicherheitsstreifen. In Wäldern soll auf jeder Seite des Planums von der Mitte des nächsten Geleises ein Raum von 68 Fuß (70 Fuß englisch) bei Nadelholz, und von 47 Fuß (48 Fuß englisch) bei Laubholz, von solchen Holzbeständen freigehalten werden, welche beim Umbruch das Bahngeleise erreichen können.

§. 23. Freihaltung der Bahnbreite. Außerhalb der Bahnhöfe muß von der Mittellinie jedes Geleises aus gerechnet, das Planum der Bahn auf $5^1/_3$ Fuß ($5^1/_2$ englisch) Breite von allen Erhebungen, Materialien, Geräthen ꝛc. freigehalten werden, deren Oberfläche nicht mehr als 1 Fuß über die Schienen erhöht ist. Alle höheren Gegenstände müssen 6′ 6″ entfernt gehalten und festgelagert werden.

§. 24. Bewachung der Bahn. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzelne Locomotiven zu erwarten stehen.

Die Uebergangs-Barrieren sind mindestens 3 Minuten vor Ankunft des Zuges zu verschließen. Ausnahmen sind nur in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe gestattet. 10 Minuten vorher dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthümer aber soll ein Schlüssel dazu gestattet werden. Der Wärter muß die Barrieren solcher Wegeübergänge, wenn er sie unverschlossen findet, 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges schließen.

§. 25. Revision der Bahn. An jedem Morgen muß jede Bahnstrecke, bevor der erste Zug darüber geht, außerdem während des Tages mindestens dreimal, und während der Nacht, wo es thunlich ist, kurz vor jedem Zuge durch die Wärter genau nachgesehen werden und müssen alle etwaigen Hindernisse der Fahrt entfernt, resp. die nöthigen Anstalten zur Sicherung der Fahrten getroffen werden. Bei dieser Revision ist insbesondere auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten.

§. 26. Abtheilungszeichen. Die Bahn ist in bestimmten Längenabschnitten mit vom Zuge aus klar erkennbaren Abtheilungszeichen zu versehen und zwar in Entfernungen von $1/100$ Meilen.

§. 27. Neigungszeiger. Auf den Punkten, an welchen das Bahngefälle wechselt, sollen Neigungszeiger aufgestellt werden, welche das Verhältniß des Steigens und Fallens nach beiden Seiten und die Länge der betreffenden Strecken angeben und zwar in der Weise, daß die Länge angegeben wird, auf welcher die Neigung die Einheit ist.

§. 28. Markirzeichen. Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze bedeutet, wieweit in jedem Bahnstrange Wagen vorgeschoben werden können.

§. 29. Signalvorrichtungen. Es müssen den Zügen in solchen Entfernungen Zeichen gegeben werden können, daß dieselben an einer bestimmten Stelle zu halten oder langsam zu fahren im Stande sind (siehe auch §. 91 und §. 96).

§. 30. An den Wärterstationen sind solche Zeichen anzubringen, welche anzeigen, daß ein Zug (Locomotive) und von welcher Seite erwartet wird.

§. 31. Es sind solche Einrichtungen zu treffen, daß den Wärtern die Ankunft der Züge mindestens 3 Minuten vorher bekannt wird.

§. 32. Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß von jedem Wärterstande aus mittelst des electrischen Telegraphen eine Hülfsmaschine vom nächsten Bahnhofe verlangt werden kann.

§. 33. Der Name der Station ist mit großen deutlichen Buchstaben vom Perron sichtbar anzugeben. Auch ist die Entfernung von den nächsten Hauptstationen beizufügen und die Höhenlage der Station über einen bestimmten Normalpunkt sichtlich zu bezeichnen.

§. 34. Stationsuhren. Jede Station muß eine Uhr erhalten, die auf den größeren Bahnhöfen von dem Zugange zu denselben und von den Zügen aus sichtbar und im Dunkeln erleuchtet sein muß. Mindestens auf allen größeren Stationen sind die Uhren mit einem Schlagwerk zu versehen.

Sämmtliche Uhren müssen übereinstimmend nach der Berliner Akademie-Uhr, unter Berücksichtigung der feststehenden Differenz der Ortszeit, gegen mittlere Berliner Zeit dergestalt regulirt werden, daß sie an jedem Orte die mittlere Zeit desselben zeigen.

Nach den Stationsuhren ist der Betrieb zu regeln.

§. 35. Kontrollzeichen. Zur Kontrolle der von dem betreffenden Bahnwärter oder Nachtwächter vorgenommenen Revision der Bahn und der Bahnhöfe sollen entsprechende Vorrichtungen angebracht werden.

§. 36. Lademaaß. Zur Prüfung des Maaßes der Ladung offener Güterwagen mit Bezug auf den Durchgang derselben unter Brücken, durch Tunnels und an festen Punkten vorbei, soll auf jedem Güter-Bahnhofe eine Vorrichtung zur Prüfung des innegehaltenen Maaßes angebracht werden.

B. Zustand und Revision der Betriebsmittel.

(Die in diesem Abschnitte vorkommenden Maaße — Fuß und Zoll — sind englisch.)

§. 37. Prüfung der Locomotiven. Locomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie den bestehenden, oder noch zu erlassenden speziellen gesetzlichen Vorschriften gemäß einer Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind.

Der bei der Revision als zulässig erkannte Dampfdruck ist am Stande des Locomotivführers sichtbar zu bezeichnen, auch der Name des Fabrikanten nebst der Nummer der Locomotive an geeigneter Stelle anzubringen.

In dem Bereiche jeder Hauptreparatur-Werkstätte ist ein offenes Quecksilber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfraum geheizter Locomotiven durch ein kurzes Ansatzrohr damit in Verbindung gebracht werden kann, um die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer, mit welchen jede Locomotive versehen sein muß, an den Maschinen zu prüfen.

§. 38. Kesselproben. Es ist ein Verzeichniß über den von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen, nach welchem periodische Prüfungen dieser Maschinen erfolgen. Bei ganz neuen Maschinen oder solchen, die wenigstens neue Kessel haben, darf der zurückgelegte Weg bis zur Probe 10,000 Meilen, bei den übrigen Maschinen höchstens 8000 Meilen betragen. Sobald diese Länge durchlaufen, mindestens aber in einem Zeitraume von 3 Jahren, sowie nach jeder größeren Kessel-Reparatur ist der Dampfkessel bloß zu legen und in entsprechender Weise mittelst der hydraulischen Presse zu probiren.

Diese Probe ist bei ganz neuen Locomotiven und bei Locomotiven mit ganz neuen Kesseln, sowie bei Locomotiven, welche bei Reparaturen neue wesentliche Theile am Kessel und an der Feuerbuchse erhalten haben, sofern diese Kessel das erste Mal nicht vor dem 31. August 1861 geprüft worden sind, mit dem 2fachen des gestatteten Dampfdruckes, bei allen übrigen wiederholten Prüfungen mit dem $1\frac{1}{2}$fachen des gestatteten Dampfdruckes auszuführen. Ueber den Befund ist Register zu führen. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

Mit dieser Prüfung ist eine gründliche Revision aller andern Maschinentheile zu verbinden.

Hauptreparaturen an den Locomotiven, mit welchen ein Auseinandernehmen der beweglichen Theile und eine Kesselprobe verbunden ist, werden als Revision gerechnet.

§. 39. Höchstens 8 Jahre nach in Betriebstellung der Maschine muß eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhren zu entfernen sind; nach mindestens je 6 Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

§. 40. Bei jeder Probe sind gleichzeitig die Ventilbelastungen zu prüfen.

§. 41. Sicherheitsventile. Jede Locomotive muß wenigstens mit 2 Sicherheitsventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet ist, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann. Die Belastung der Sicherheitsventile muß so eingerichtet sein, daß denselben eine verticale Bewegung von wenigstens $\frac{1}{8}$ Zoll (3m. m.) möglich ist.

§. 42. Wasserstand und Dampfdruck. Die Höhe des Wasserstandes und die Spannung des Dampfes im Locomotivkessel muß vom Stande des Führers ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend mit Sicherheit erkennbar sein.

§. 43. Verhinderung des Feuerwerfens. Die Feuerkasten sind mit festanschließenden, vorn, und wo es ein Bedürfniß ist, auch hinten mit einer Zugklappe zu öffnenden Aschkasten, und wenn das Brennmaterial es nothwendig macht, auch die Rauchkammer oder der Schornstein mit solcher Vorrichtung zu versehen, durch welche das Ausstreuen zündender Kohlen möglichst verhindert wird.

§. 44. Speiseapparat. Jeder Locomotivkessel muß mit wenigstens 2 zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung versehen sein, von denen mindestens eine unabhängig von der Bewegung der Locomotive functionirt, und von denen jede für sich im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen.

§. 45. Bahnräumer und Dampfpfeife. Jede Locomotive soll mit Bahnräumern und mit einer vom Stande des Führers zugänglichen Dampfpfeife versehen sein.

§. 46. Tenderbremse. Tender und Tendermaschinen müssen mit kräftigen Bremsen versehen sein.

§. 47. Räder. Die Stärke schmiedeeiserner und stählerner Radreifen muß im schwächsten Theile der Lauffläche bei Locomotiven und Tendern mindestens $7/8$ Zoll (22 m. m.) betragen, bei Wagen können die schmiedeeisernen Radreifen bis auf $3/4$ Zoll (19 m. m.), die stählernen bis auf $5/8$ Zoll (16 m. m.) abgenutzt werden.

§. 48. Räder ohne Spurkränze sollen nicht zugelassen werden, ebenso müssen die Räder, welche in Locomotivzügen gehen, schmiedeeiserne oder stählerne Radreifen haben.

§. 49. Federn, Buffer und Zugapparate. Alle in fahrplanmäßigen Zügen gehende Wagen sollen in Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an beiden Enden mit elastischen Buffern versehen sein.

§. 50. Sicherheitsketten. Sicherheitsketten müssen an beiden Enden aller Wagen angebracht werden. Dieselben müssen so befestigt sein, daß sie an beladenen Wagen beim freien Herabhängen noch 2 Zoll (50 m. m.) über der Oberkante der Schienen bleiben.

§. 51. Bremsen. In jedem Zuge müssen außer den Maschinen- und Tenderbremsen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht sein, daß bei Steigungen der Bahn in längeren Strecken

bis	einschließlich	$1/500$	bei Personenzügen	der 8″,	bei Güterzügen	der 12″	Theil,
"	"	$1/300$	"	" 6″,	"	" 10″	"
"	"	$1/200$	"	" 5″,	"	" 8″	"
"	"	$1/100$	"	" 4″,	"	" 7″	"
"	"	$1/60$	"	" 3″,	"	" 5″	"
"	"	$1/40$	"	" 2″,	"	" 4″	"

der Räderpaare gebremst werden kann.

Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind als solche zu behandeln.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist eine solche zu betrachten, durch welche die Räder eines vollbeladenen Wagens festgestellt werden können.

§. 52. Verschluß der Personenwagen. Die Thüren der Personenwagen dürfen nur von außen geöffnet werden können, wenn dieselben sich an den Langseiten der Wagen befinden. Jede dieser Thüren ist mit einem doppelten Verschluß, worunter wenigstens ein Vorreiber, zu versehen.

§. 53. Bedeckung der Güterwagen. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladene Güterwagen müssen mit einer sichern Bedeckung versehen sein.

§. 54. Erleuchtung der Personenwagen. Die Personenwagen sind im Dunkeln während der Fahrt angemessen zu erleuchten.

Die Wagen sind mit den erforderlichen Vorrichtungen zur Anbringung der Signallaternen zu versehen.

§. 55. Revision der Wagen. Sämmtliche Wagen sind, nachdem sie 3000 bis 4000 Meilen durchlaufen haben, in jedem Falle aber nach einem Zeitraum von einem Jahre, einer periodischen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Ueber die Revision muß ein klares Register geführt werden.

§. 56. Bezeichnung der Wagen. Jeder Wagen muß Bezeichnungen erhalten, aus welchen zu ersehen ist:

a. die Eisenbahn, zu welcher er gehört; b. die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisions-Registern geführt wird; c. das eigene Gewicht incl. Achsen und Räder; d. die größte Ladung, mit welcher er belastet werden darf; e. das Datum der letzten Revision.

§. 57. Hülfswerkzeuge. In jedem Zuge sollen diejenigen Geräthschaften vorhanden sein, ver-

53*

mittelst welcher die während der Fahrt von dem Zuge vorkommenden Beschädigungen thunlichst beseitigt, und die Weiterfahrt möglich gemacht werden kann.

C. Handhabung des Fahrdienstes.

§. 58. Länge der Züge. Mehr als 180 Achsen dürfen in keinem Eisenbahnzuge gehen.

§. 59. Bremsen. Bei Bildung der Züge wird die im §. 41 angegebene Anzahl von Bremsen dergestalt eingestellt, daß hinter den letzten Bremsen nicht mehr Achsen gehen, als nach Maßgabe des Gefälles für eine Bremse bestimmt ist. Bei größeren Neigungen als 1 : 200 soll der letzte Wagen eine Bremse haben.

§. 60. Ordnung der Wagen. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen soll wenigstens ein Wagen ohne Reisende eingeschaltet werden.

§. 61. Stellung der Wagen. In den Personenwagen müssen die Zughaken so weit zusammengezogen sein, daß die Federbuffer der in Ruhe stehenden Wagen sich berühren.

Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Locomotiven der Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniß eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen mit einer besonderen Maschine dem Zuge in entsprechender Entfernung vorausgeschickt.

Fest mit der Locomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind zulässig. In gemischten Zügen sind Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor und nicht unmittelbar hinter die Personenwagen zu stellen.

§. 62. Revision der Züge vor der Abfahrt. Bevor ein Zug die Station verläßt, ist derselbe sorgfältig zu revidiren, und ist besonders darauf zu achten, daß die Wagen regelmäßig zusammengekuppelt, die Sicherheitsketten vorschriftsmäßig eingehängt, die Verbindung zwischen den Schaffnersitzen und der Dampfpfeife hergestellt, jeder Wagen gleichmäßig belastet, die nöthigen Fahrsignale und Laternen angebracht, die Bremsen vorschriftsmäßig vertheilt, und die Wagen eben so in ihrer Stellung geordnet sind.

§. 63. Revision der Bahnstränge und Weichen. Vor der Abfahrt, sowie vor der Ankunft eines Zuges ist genau nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche derselbe zu durchlaufen hat, frei und ob die betreffenden Weichen richtig gestellt sind.

§. 64. Für die Weichen in den Hauptgleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

§. 65. Bedingungen der Abfahrt. Kein Personenzug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit von einer Station abfahren.

Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle Wagenthüren verschlossen sind und die für die Abfahrt bestimmten Signale, wohin auch das Abläuten mit einer helltönenden, auf dem Perron anzubringenden Glocke gehört, gegeben sind. Die Ankunft und Abfahrt jedes verspäteten Zuges ist durch den elektrischen Telegraphen den Nachbarstationen zu melden.

Wenn mehrere Züge nach einander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, so dürfen Personenzüge den Personen- und Güterzügen erst 10 Minuten, Güterzüge den Personenzügen erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen. An solchen Zügen, welchen andere nicht fahrplanmäßig nachfolgen, ist dieses zu signalisiren.

Nähern sich die Züge auf kürzere Zeiträume als 5 Minuten, oder auf eine geringere Entfernung als 12 Betriebsstationen (d. h. rot. 3000 engl. Fuß oder 243 Ruthen), so muß dies vom Bahnwärter durch das Haltesignal dem folgenden Zuge kund gegeben werden. Die Locomotivführer und Zugführer, sowie die Bahnwärter müssen daher mit richtig gehenden Uhren versehen sein, welche nach einer bestimmten, von der Verwaltung ein für allemal festzusetzenden Normal-Uhr regulirt werden.

§. 66. Fahr-Geschwindigkeit. Die für jede Gattung von Zügen festgesetzte Maximal-Fahrgeschwindigkeit darf selbst unter den günstigsten Verhältnissen auf keiner Strecke überschritten werden. Diese Maximal-Geschwindigkeit beträgt:

a. bei Courier- und Schnellzügen, sowie bei Personen-Extrazügen 6 Minuten,
b. bei Personenzügen 8 Minuten, c. bei Güterzügen 13 Minuten pro Meile.

Anmerkung: Für Militair-Extrazüge kommen die hierüber speciell gegebenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen zur Anwendung.

Langsamer muß gefahren werden:

a. wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden; b. wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise hält; c. wenn das Langsamfahren vom Wärter signalisirt wird; d. beim Uebergang über Drehbrücken, Drehscheiben und Ausweichungen, und e. auf den in Ausbesserung befindlichen Strecken.

Bei der Einfahrt in Stationen aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf eine Länge von höchstens $1\frac{1}{4}$ Betriebs-Stationen (d. h. rot. 300 Fuß engl. oder 25 Ruthen) zum Stillstande gebracht werden kann.

Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide so lange anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

Drehbrücken dürfen überhaupt nur passirt werden, wenn dem Locomotivführer an bestimmter Stelle von dem Brückenwärter zugerufen ist: „Die Brücke ist in Ordnung."

§. 67. Schieben der Züge. Das Schieben der Züge ist untersagt, wenn sich keine führende Maschine an der Spitze des Zuges befindet.

Für langsame Bewegungen des Zuges, in Nothfällen oder auf den Bahnhöfen findet diese Bestimmung keine Anwendung, wenn die Geschwindigkeit 20 Minuten pro Meile (rot. 20 Fuß in der Secunde) nicht übersteigt.

Bei Zügen mit Maschinen an der Spitze ist das Nachschieben nur zulässig:

a. beim Ersteigen einzelner stark geneigter Bahnstrecken; b. zur Ingangbringung der Züge auf den Stationen.

In diesen Fällen darf aber höchstens mit der halben sonst fahrplanmäßigen Geschwindigkeit gefahren werden.

Für Arbeitszüge ist das Schieben der Wagen durch die Locomotive zulässig; doch darf in diesem Falle die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile nicht überschritten werden.

§. 68. Fahrt der Locomotiven mit dem Tender voran. Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfs-Locomotive nach einem unterwegs liegen gebliebenen Zuge entsendet wird, resp bei Fahrten mit Güterzugs-Geschwindigkeit, wenn die Reserve- oder Vorspann-Maschine von einer Station zurückkehrt, woselbst sich keine Drehscheibe befindet; ferner bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, Probefahrten mit leerer Maschine, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Locomotivkessel.

In diesen Fällen muß, wenn die Locomotive nicht leer fährt, außer dem Maschinisten und Heizer ein besonderer Wächter, der mit der Bedeutung der Signale und mit der Handhabung der Bremse bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

§. 69. Verhalten der Locomotiven auf den Bahnhöfen. Bei Locomotiven soll, so lange sie vor dem Zuge halten oder auf den Bahnhöfen in Ruhe stehen, der Regulator geschlossen und die Steuerung in Ruhe gestellt, auch die Tenderbremse angezogen sein.

Die Locomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

§. 70. Neben frequenten Wegeübergängen und Parallelwegen ist der Gebrauch der Dampfpfeife und das Oeffnen der Cylinderhähne auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

§. 71. Begleitpersonal. Das Begleitpersonal des Zuges darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Dasselbe muß so vertheilt sein, daß es alle Theile des Zuges übersehen und zwischen demselben und dem Locomotivführer eine Verständigung stattfinden kann.

§. 72. Aufsichtspersonal. Die Bahnwärter müssen beim Vorbeifahren der Züge dieselben beobachten und bei einer die Sicherheit des Zuges gefährdenden Unregelmäßigkeit das Zeichen zum Halten geben.

§. 73. Mittel zur Beaufsichtigung und Kommunikation. Am Schlusse jedes in der Dunkelheit fahrenden Zuges ist ein helles, nach hinten, sowie ein dem Locomotivführer und Fahrpersonal sichtbares, nach vorn leuchtendes Laternensignal anzubringen.

So lange nicht ein vollkommen sicheres Mittel zur Kommunikation des Zugbegleitungs-Personals mit dem Locomotivführer erfunden ist, soll dieselbe durch eine, bei Personenzügen über die ganze Zuglänge, bei gemischten und Güterzügen thunlichst weit, mindestens bis zum ersten Bremser, gehende Zugleine vermittelt werden.

§. 74. Extrazüge. Extrazüge dürfen nicht befördert werden, wenn die Bahn nicht vollständig bewacht, der Zug den Bahnwärtern nicht vorher signalisirt und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist. Der Gang der regelmäßigen Züge darf durch die Extrazüge nicht gestört werden.

§. 75. Arbeitszüge. Arbeitszüge und einzelne Locomotiven dürfen, mit Ausnahme von Hülfsmaschinen, nur auf bestimmte Anordnung der oberen Betriebs-Verwaltung und in fest abgegrenzten Zeit-

räumen auf der Bahn fahren. Es müssen solche Anordnungen getroffen sein, daß die Bewegung solcher Züge oder Maschinen mindestens den Vorstehern der beiden begrenzenden Stationen bekannt ist.

Mindestens eine viertel Stunde vor den fahrplanmäßigen Zügen muß das betreffende Bahngeleise von Arbeitszügen, Locomotiven und einzelnen Wagen geräumt sein.

Arbeitszüge und einzelne Locomotiven werden gleich den Extrazügen signalisirt.

§. 76. Hülfs- und Reserve-Locomotiven. Hülfs- und Reserve-Locomotiven sollen in Entfernungen von nicht über 12 Meilen aufgestellt und in Dampf gehalten werden.

Auf den Stationen, wo solche Locomotiven stehen, sollen sich auch solche Geräthschaften befinden, welche zur Freimachung und Herstellung des Geleises erforderlich sind, wenn ein Zug oder eine Maschine aus den Schienen gekommen ist.

§. 77. Fahren auf der Locomotive. Ohne Erlaubniß der dazu bevollmächtigten Beamten darf Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§. 78. Prüfung der Locomotivführer. Die Führung der Locomotiven darf nur solchen Führern übertragen werden, welche wenigstens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstätte gearbeitet haben und nach mindestens einjähriger Lehrzeit durch eine, von dem Maschinenmeister und einem technischen Betriebsbeamten abzuhaltende Prüfung und durch Probefahrten ihre Befähigung nachgewiesen haben.

Die Heizer müssen mit Handhabung der Locomotive mindestens so weit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls still- oder zurückstellen zu können.

D. Anderweite Bestimmungen zur Sicherheit des Betriebes.

§. 79. Beim Betriebe sind alle Einrichungen zu treffen, welche nach bewährten Erfahrungen zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlich sind.

Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande erhalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und, die in Reparatur befindlichen Strecken ausgenommen, mit der durch dieses Reglement festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann.

Diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus von Weitem sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 80. Veränderungen in den Construktionsverhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Genehmigung des Königlichen Handels-Ministeriums nicht vorgenommen werden.

§. 81. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande erhalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Veränderungen in den hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes und des Ueberganges auf andere Bahnen wesentlichen Construktionsverhältnissen der Fahrzeuge dürfen ohne vorherige Genehmigung des Königlichen Handels-Ministeriums nicht vorgenommen werden. Fahrzeuge fremder Bahnen dürfen auf die diesseitige Eisenbahn nur gelassen werden, wenn sie den für die letztere hier vorgeschriebenen Bestimmungen über Einrichtung und Zustand entsprechen.

§. 82. Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge immer das von der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß streng aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt ist und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

Auf eingeleisigen und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehenen Eisenbahnen fährt immer derjenige Zug in das Nebengeleis, welcher dieses rechter Hand hat, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Für die Doppelstrecken in den Stationen sind Abweichungen hiervon unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der Station zulässig.

§. 83. Die gleichzeitige Anwendung zweier Maschinen vor einem Zuge ist nur als Ausnahme gestattet. Wenn eine solche Ausnahme in Folge von Witterungsverhältnissen oder wegen Schwere des Zuges nothwendig wird, so ist die Anordnung so zu treffen, daß die Locomotive mit größeren Triebrädern, oder wenn diese gleich sind, die kräftigere Maschine an die Spitze des Zuges gestellt wird und den Zug führt, die andere Maschine aber nur in dem erforderlichen Maaße Hülfe leistet.

Von zwei Maschinen geführte Züge dürfen niemals mit Schnellzugs-Geschwindigkeit befördert werden. Der Tender der vorderen und der Vordertheil der folgenden Maschine müssen durch eine fest angebrachte Kuppelung verbunden sein.

§. 84. Durch die genehmigten Fahrpläne werden die Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeiten zwischen den einzelnen Stationen für die verschiedenen Züge bestimmt. Die Bahnverwaltung hat hiernach die zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anordnungen zu treffen, durch welche eine angemessene Zeitvertheilung und die zulässig größte Fahrgeschwindigkeit für die einzelnen Bahnstrecken nach Maßgabe der Localverhältnisse festgestellt wird.

Auf den Zeitverlust beim An- und Abfahren und Passiren von Stationen, auf denen nicht gehalten wird, ist gehörig Rücksicht zu nehmen.

§. 85. Bei Courier-, Schnell- und Extrazügen, bei denen die im §. 56 angegebene höchste Fahrgeschwindigkeit zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden.

Außerdem müssen:

a. sämmtliche Wagen doppelte elastische Buffer haben; b. die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämmtliche Zug- und Bufferfedern etwas in Anspruch genommen sind; c. achträdrige Wagen dürfen in dergleichen Züge nicht eingestellt werden; d. die im §. 41 vorgeschriebene Zahl der Bremsen muß um Eine vermehrt werden.

§. 86. Verlorene Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Reglement vorgeschriebenen Grenzen hinaus, nicht eingebracht werden. Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrten von einem Haltepunkte zum andern genau verzeichnet werden. Locomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller, als gestattet ist, gefahren haben, werden bestraft.

§. 87. Die Courier- und Schnellzüge, sowie die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs besonders pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den andern Zügen.

Für dieselben dürfen nur Betriebsmittel der vorzüglichsten Beschaffenheit benutzt werden.

Bei geringer Personenfrequenz dürfen zwar einzelne Wagen mit Eilgut in die Schnellzüge eingestellt werden, die Belastung derselben darf jedoch nur $^2/_3$ der normalmäßigen Ladungsfähigkeit betragen.

§. 88. Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

a. das Auf- und Abladen von Gütern, sowie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthaltes auf den Stationen sein; b. die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der fahrplanmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen; c. die Passagiere der Personenzüge dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden; d. Wagen mit unelastischen Zug- und Stoßvorrichtungen dürfen in Personenzüge nicht eingestellt werden.

§. 89. Wenn es im Interesse des Localverkehrs wünschenswerth erscheint, können mit den Güterzügen auch einige Personenwagen befördert werden, jedoch darf durch diese gelegentliche Mitbeförderung von Personen der Güterverkehr nicht beeinträchtigt werden und insbesondere darf deshalb keine Beschleunigung der Güterzüge eintreten.

Die drei nächsten, vor und hinter den Personenwagen befindlichen Güterwagen müssen auf beiden Seiten mit elastischen Stoß- und Zugapparaten versehen und unter sich wie mit den Personenwagen fest verkuppelt sein.

§. 90. Alle Arbeitszüge werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt. Auch müssen außer den Bewegungen, welche die Locomotiven auf und dicht bei den Bahnhöfen zum Einnehmen von Wasser 2c. und zur Vermehrung der Dämpfe machen, alle Bewegungen von Locomotiven auf der Bahn gehörig signalisirt werden.

Wegekreuzungen dürfen von den Führern solcher Maschinen nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrieren nicht geschlossen sind.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten, wie die regelmäßigen übrigen Züge.

Das Befahren der Bahn mit Draisinen ist nur unter Begleitung eines verantwortlichen Beamten und nach vorheriger Benachrichtigung der betreffenden Bahnhofs-Vorstände auf den beiden begrenzenden Stationen statthaft.

§. 91. Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

a. durch elektrische Vorrichtungen: 1) der Zug ist von einer Station nach einer bestimmten andern Station abgegangen; 2) eine Hülfsmaschine soll kommen;

b. durch optische Vorrichtungen: 3) die Bahn ist fahrbar; 4) der Zug soll langsam fahren; 5) der Zug soll halten; das letztere Signal ist auch da, wo dasselbe an feststehenden Vorrichtungen ertheilt wird, aus freier Hand durch die Wärter zu geben; 6) die Weiche steht für ein bestimmtes Geleis; 7) der Zug darf in den Bahnhof einfahren; der Zug soll vor demselben halten.

Zum Herbeirufen von Hülfslocomotiven müssen die Züge mit portativen Apparaten versehen sein resp. müssen in den Wärterbuden verschließbare Apparate zu diesem Zweck aufgestellt sein.

§. 92. Der jedesmalige Stand der Weichen muß, mindestens bei Weichen in den Geleisen für durchgehende Züge, dem Locomotivführer, wenn er gegen die Spitze fährt, auf 2 Betriebsstationen (d. h. 40 Ruthen, 500′ engl.) Entfernung kenntlich sein. Die dazu dienenden Zeichen müssen durch die Bewegung der Weichenzunge gestellt werden und ist es wünschenswerth, daß dieselben bei Tag und Nacht von gleicher Form und Farbe seien; für letztere ist nicht „roth“ zu wählen (siehe §. 86).

§. 93. Die Stellung der Ausgußröhren bei Wasserkrahnen soll im Dunkeln kenntlich gemacht werden.

§. 94. Vom Zuge aus müssen folgende Signale gegeben werden können:

1) ein Extrazug oder eine Locomotive kommt nach; 2) ein Extrazug oder eine Locomotive kommt in entgegengesetzter Richtung.

Jede in der Dunkelheit fahrende Locomotive muß an der Vorderseite mindestens zwei nach vorn leuchtende Laternen haben und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug muß mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein; jeder in der Dunkelheit fahrende Zug muß außerhalb am Schluß mindestens eine nach hinten leuchtende rothe Laterne, sowie ein dem Locomotivführer und dem Zugpersonal sichtbares nach vorn leuchtendes Laternensignal führen. Geht ausnahmsweise der Tender der Locomotive voran, so ist statt der Locomotive der Tender mit zwei brennenden Laternen zu versehen.

§. 95. Das Zugpersonal muß folgende Signale geben können:

Der Locomotivführer:

1) das Signal „Achtung!“
2) „ „ „Bremsen anziehen!“
3) „ „ „Bremsen loslassen!“

Das Wagenpersonal an den Locomotivführer:

Die Signale: „Achtung!“ und „Halt!“

§. 96. Bei feststehenden Signal-Vorrichtungen soll bei Tage die Form und nicht die Farbe allein die Signale ausdrücken.

Zu optischen Nachtsignalen dürfen nur die Farben weiß, grün und roth verwendet werden, und zwar soll ausdrücken: Weiß: Ordnung — freie Fahrt!
Grün: Vorsicht — langsam fahren!
Roth: Gefahr — Halt!

§. 97. Der Dienst mit dem electromagnetischen Telegraphen wird nach besonderer Instruktion gehandhabt; es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben werden können und die sämmtlichen Wärter zwischen je 2 Stationen von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden.

§. 98. Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und das Nöthige mündlich bestellen. Bei Unfällen, und wenn sonst Züge aus irgend einer Veranlassung auf der Bahn stehen bleiben oder halten müssen, die fahrplanmäßig ihren Lauf fortzusetzen hätten, müssen in der Richtung, aus welcher andere Züge sich möglicherweise nähern könnten, sichere Maßregeln getroffen werden, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Ort des Unfalls in Kenntniß gesetzt werden.

§. 99. Den Weichenstellern vor der Einfahrt in größere Stationen und an den Zweigbahnen, sowie an den auf freier Bahn gelegenen Ausweichungen, ebenso den Locomotivführern, Heizern und Bremsern, dürfen Nebengeschäfte während ihres Dienstes nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 100. Schaffner und Bremser, welche den Dienst haben, dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in entsprechender Art postirt werden.

Haus Tornow, den 16. Juli 1867.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. gez. Graf von Itzenplitz.

Das vorstehende Bahnpolizei-Reglement wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Frankfurt a. O., den 26. August 1867.

III. In Folge Erlasses des Königlichen Ministeriums des Innern vom 16. August 1867 wird dem Publikum hierdurch bekannt gemacht, daß 1) der Renten-Versicherungs-Anstalt, 2) der Kapital-Versicherungs-Anstalt zu Hannover die Genehmigung zum Geschäftsbetriebe für den Umfang des gesammten Preußischen Staatsgebiets ertheilt worden ist.

Frankfurt a. O., den 23. August 1867.

Personal-Chronik.

Der Rittergutsbesitzer v. Gansauge in Clessin ist zum Feuerpolizei-Commissarius für den 9. District des Lebuser Kreises erwählt und als solcher bestätigt worden.

Im Kreise Cottbus sind als Wege-Polizei-Districts-Commissarien 1) für den I. Bezirk der Ritterschafts-Rath v. Berndt auf Komptendorf, 2) für den V. Bezirk der Major a. D. Baron v. Wackerbarth auf Briesen ernannt worden.

Der Schulze Seiffert zu Morrn ist zum Wegepolizei-Commissarius für den XIII. u. XIV. Distrikt Landsberger Kreises ernannt.

Den von den Stadtverordneten getroffenen Wahlen gemäß sind von uns bestätigt worden: 1) als Bürgermeister: für Züllichau, der bisherige Bürgermeister Fenner aus Calau; 2) als Kämmerer: in Müllrose der bisherige Kämmerer Stender; 3) als unbesoldete Beigeordnete; in Golßen der Ackerbürger Guttke, in Soldin der Justiz-Aktuar a. D. Schulze; 4) als unbesoldete Stadträthe: in Landsberg a. W. der Kaufmann B. Burchardt und der Rentier Julius Lorenz; 5) als unbesoldete Senatoren: in Peitz der bisherige Senator H. Richter und der Gastwirth Niedermeyer; 6) als unbesoldete Rathmänner: in Golßen der Stellmachermeister Eduard Poetschick, in Königswalde der bisherige Rathmann Politzky und der Stadtverordneten-Vorsteher Müncheberg.

Der praktische Arzt, Wundarzt und Geburtshelfer Dr. Caspar Friedrichs hat sich in Frankfurt a. O. niedergelassen.

Der praktische Arzt, Wundarzt und Geburtshelfer Dr. Samuel Guttmann hat sich in Drebkau niedergelassen.

Der bisher provisorisch als Küster und Lehrer in Lubochow und Ressen, Diözese Calau, angestellte Friedrich Adolf Schober ist nunmehr definitiv angestellt worden.

Der bisher provisorisch angestellte Lehrer Hermann Kranig ist nicht in Eichholz — wie im Amtsblatt pro 1867 Seite 187 angegeben — sondern in Gröbitz, Diözese Dobrilugk, definitiv als Lehrer angestellt worden.

Personal-Veränderung im Bezirke der Forst-Verwaltung.

In Folge einer Allerhöchsten Cabinets-Ordre ist die durch den Tod des Försters Kunstmann erledigte Försterstelle zu Buchwerder, Oberförsterei Wildenow, dem früheren Gräflich Palffyschen Förster Sladeck vom 1. September d. J. ab definitiv als Förster übertragen worden.

Für den ländlichen Bezirk 9A. des Kreises Cottbus ist der Schulze Johann Heinrich Haupk zu Brunschwig a. B. als Schiedsmann wiederum gewählt und bestätigt worden.

Der bisherige Materialien-Verwalter Henne zu Frankfurt a. O. ist zum Königlichen Materialien-Verwalter I. Klasse ernannt worden.

Vermischte Nachrichten.

(1) Patent-Aufhebung. Das dem Kaufmann J. H. Prillwitz in Berlin unter dem 19. Juni 1866 ertheilte Patent

auf eine mechanische Vorrichtung zum Abprägen von Schriftzeichen für die Herstellung von Stereotyp-Platten in der durch Zeichnung und Beschreibung nachgewiesenen Zusammensetzung und ohne Jemand in der Benutzung bekannter Theile zu beschränken,

ist aufgehoben.

Frankfurt a. O., den 27. August 1867. Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

(2) Bekanntmachung. Nachstehende Verleihungsurkunde: „Auf Grund der am 22. April 1864 präsentirten Muthung und des am 11. Oktober 1865 präsentirten Antrages auf Erweiterung des Feldes derselben gemäß §. 215 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 sowie der Erklärung des Muthers vom 16. April 1867 wird den Gewerken des konsolidirten Bergwerks Carlsgruben bei Treplin, nämlich: dem Kaufmann Carl Caplick dem Kaufmann Otto Mejer, dem Kaufmann Ernst Schneider, dem Kaufmann Julius Eichenberg und dem Rechnungsrath Carl Julius Schultze, sämmtlich zu Frankfurt a. O., unter dem

Namen „Julius" das Bergwerkseigenthum in dem Felde, dessen Begrenzung auf dem heute von uns beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben: F' G' H' J' X W V U K' E' F' bezeichnet ist, und welches — einen Flächeninhalt von 500,000 Q.-Ltr. geschrieben: Fünfhunderttausend Quadratlachtern umfassend — in den Gemeinden Sieversdorf und Petershagen im Kreise Lebus, des Regierungsbezirks Frankfurt a. O., im Oberbergamtsbezirke Halle gelegen ist, zur Gewinnung der in dem Felde vorkommenden Braunkohlen hierdurch verliehen," urkundlich ausgefertigt am heutigen Tage, wird mit dem Bemerken, daß der Situationsriß im Bureau des Königlichen Revierbeamten zu Fürstenwalde zur Einsicht offen liegt, unter Verweisung auf die Paragraphen 35 und 36 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Halle, den 19. August 1867. Königliches Oberbergamt.

(8) Bekanntmachung

betreffend die Ausloosung von Rentenbriefen der Provinz Brandenburg.

Bei der in Folge unserer Bekanntmachung vom 25. v. M. am heutigen Tage stattgefundenen öffentlichen Verloosung von Rentenbriefen der Provinz Brandenburg sind folgende Apoints gezogen worden:

Littr. A. zu 1000 Thaler die Nummern: 275. 496. 1265. 1456. 1825. 2111. 2185. 2840. 3315. 3515. 3730. 3739. 3754. 3804. 3891. 3934. 3936. 4091. 4183. 4409. 4779. 4857. 4986. 5154. 5435. 5702. 5711. 5862. 5870. 5897. 6000. 6570. 6639. 6681. 7054. 7140. 7303. 7440. 7468. 7578. 8135.

Littr. B. zu 500 Thaler die Nummern: 288. 605. 626. 768. 828. 894. 1090. 1129. 1345. 1721. 1770. 1826. 2138. 2168. 2765. 3381. 3391. 3405.

Littr. C. zu 100 Thaler die Nummern: 295. 748. 948. 989. 1045. 1101. 1112. 1232. 1253. 1529. 2035. 2127. 2185. 2259. 2394. 2395. 2753. 2878. 2956. 3530. 3890. 3995. 4250. 4597. 4625. 4651. 4654. 4786. 5192. 5275. 5513. 5980. 6001. 6234. 6372. 6666. 6722. 6925. 7021. 7678. 7919. 8177. 8215. 8717.

Littr. D. zu 25 Thaler die Nummern: 332. 530. 723. 945. 1004. 1123. 1136. 1172. 1242. 1267. 1398. 1644. 1827. 1950. 2223. 2692. 2750. 3058. 3555. 3571. 3599. 3609. 3681. 3699. 3864. 3970. 4655. 4791. 4930. 5155. 5246. 5501. 5536. 5843. 6196. 6712. 6738. 7000.

Die Inhaber der vorbezeichneten Rentenbriefe werden aufgefordert, gegen Quittung und Einlieferung der Rentenbriefe im koursfähigen Zustande und der dazu gehörigen Coupons Ser. III. Nr. 3—16 nebst Talons den Nennwerth der Ersteren bei der hiesigen Rentenbank-Kasse, Alte Jakobsstraße Nr. 106, vom 1. Oktober cr. ab in den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr in Empfang zu nehmen.

Vom 1. Oktober cr. ab hört die Verzinsung der obigen Rentenbriefe auf.

Von den früher verloosten Rentenbriefen der Provinz Brandenburg sind nachstehend benannte Apoints zur Einlösung bei der Rentenbank-Kasse noch nicht präsentirt worden, obwohl seit deren Fälligkeit bereits 2 Jahre und darüber verflossen sind:

a. aus dem Fälligkeitstermine am 1. April 1859 Littr. E. Nr. 7205 über 10 Thaler,
b. desgleichen am 1. Oktober 1859 Littr. E. Nr. 866. 7454. 7563. 8125 à 10 Thaler,
c. desgleichen am 1. April 1860 Littr. E. Nr. 4116. 4541. 7564 à 10 Thaler,
d. desgleichen am 1. Oktober 1860 Littr. E. Nr. 641. 2163. 3153. 4615. 6263. 6550. 7868. à 10 Thaler,
e. desgleichen am 1. April 1861 Littr. E. Nr. 167. 2598. 3864 à 10 Thaler,
f. desgleichen am 1. Oktober 1861 Littr. E. Nr. 29 über 10 Thaler,
g. desgleichen am 1. April 1862 Littr. E. Nr. 84. 1223. 2597. 3541. 6264. 8124. 8948 à 10 Thaler,
h. desgleichen am 1. Oktober 1862 Littr. D. Nr. 5955. 6417 à 25 Thaler, Littr. E. Nr. 1377. 2599. 7639. 8676. 8825 à 10 Thaler,
i. desgleichen am 1. April 1863 Littr. E. Nr. 767. 1375. 1544. 1791. 3780. 3860. 7574. 7589. 7617. 8741. 8947. 9002 à 10 Thaler,
k. desgleichen am 1. Oktober 1863 Littr. D. Nr. 1240. 2660. 5511 à 25 Thaler, Littr. E. Nr. 86. 3481. 5169. 5226. 6336. 8501. 8916. 9255. 9362 à 10 Thaler,
l. desgleichen am 1. April 1864 Littr. D. Nr. 4661 über 25 Thaler, Littr. E. Nr. 1027. 1742. 1763. 3154. 3204. 3353. 4785. 7104. 9363. à 10 Thaler,
m. desgleichen am 1. Oktober 1864 Littr. E. Nr. 394. 642. 3707. 5561. 8058. 8123. 8666. 8682. 8851. 8853. 9250. 9413 à 10 Thaler,

n. desgleichen am 1. April 1865 Littr. A. Nr. 8031 über 1000 Thaler, Littr. E. Nr. 533. 610. 760. 2162. 2360. 2742. 4640. 5049. 5058. 5153. 6043. 6743. 7788. 9003. 9272. 9410. 9415 à 10 Thaler.

Die Inhaber dieser Rentenbriefe werden wiederholt aufgefordert, den Nominalwerth derselben nach Abzug des Betrages der von den mit abzuliefernden Coupons etwa fehlenden Stücke auf unserer Kasse in Empfang zu nehmen.

Wir machen hierbei wiederholt darauf aufmerksam, daß sämmtliche Rentenbriefe Littr. E. von Nr. 1 bis 9630 in Folge früherer Ausloosungen gekündigt sind.

Wegen der Verjährung der ausgeloosten Rentenbriefe ist die Bestimmung des Gesetzes über die Errichtung von Rentenbanken vom 2. März 1850 §. 44 zu beachten.

Endlich bemerken wir, daß den Inhabern von ausgeloosten und gekündigten Rentenbriefen gestattet ist, die zu realisirenden Rentenbriefe — unter Beifügung einer ordnungsmäßigen Quittung — mit der Post an die Rentenbank-Kasse portofrei einzusenden, und zu verlangen, daß die Uebermittelung des Geldbetrages auf gleichem Wege, und soweit solcher die Summe von 50 Thalern nicht übersteigt, durch Postanweisung, jedoch auf Gefahr und Kosten des Empfängers erfolge. Berlin, den 18. Mai 1867.

Königliche Direktion der Rentenbank für die Provinz Brandenburg. (gez.) Heyder.

(4) Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. In dem Verband-Güter-Verkehr zwischen Hamburg und Berlin einerseits und Wien (resp. Florisdorf), Gaenserndorf, Olmütz und Lundenburg andererseits über Breslau kommt vom 1. September d. J. ab ein abgeänderter Tarif nebst Reglement zur Anwendung, wovon Exemplare bei unseren Güter-Expeditionen zu Berlin und Breslau für den Preis von 2 Sgr. käuflich zu beziehen sind. Berlin, den 28. August 1867.

Königliche Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

(5) Bekanntmachung. Vom 1. September cr. ab wird zwischen Friedeberg i. N. Stadt und Woldenberg eine zweisitzige Personenpost mit den nachbezeichneten Cours-Zeiten eingerichtet: aus Friedeberg i. N. Stadt 2 Uhr 50 Minuten Morgens, in Woldenberg 4 Uhr 50 Minuten Morgens, aus Woldenberg 1 Uhr 30 Minuten Nachmittags und in Friedeberg i. N. Stadt 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags. Das Personengeld ist auf 6 Sgr. pro Person und Meile festgesetzt worden, die Gestellung von Beichaisen findet nicht statt. Auf der neuen Poststraße sind die Punkte: a. vor der Wirthschaft des Krügers Löffler in Lichtenow, b. vor dem Gasthofe „Zum Freischütz" in Dolgen und c. vor der Wirthschaft des Krügers Rosengart in Lauchstädt zu Posthaltestellen bestimmt worden, an welchen sich Reisende unterwegs zur Mitfahrt mit den dort coursirenden Posten melden, und sofern leere Plätze im Courswagen vorhanden sind, alsdann Beförderung erhalten können.

Frankfurt a. O., den 29. August 1867. Der Ober-Post-Direktor Fritze.

(6) Verzeichniß der Vorlesungen,
welche im Wintersemester 1867/68 bei dem mit der Universität in Beziehung stehenden königlichen landwirthschaftlichen Lehrinstitute zu Berlin (Behrenstraße 28) stattfinden werden.

1) Professor Dr. Thaer: a. Einleitung in das Studium der Landwirthschaft: Dienstags und Freitags von 5—6 Uhr — publice. b. Spezielle landwirthschaftliche Thierproduktion: Montags, Dienstags und Donnerstags von 4—5 Uhr — privatim. c. Colloquien über Gegenstände aus der Praxis des Ackerbaues: Freitags von 4—5 Uhr — publice. Lehrsaal im Universitätsgebäude. — Anmeldungen in der Universitäts-Quästur.

2) Professor Dr. Eichhorn: a. Abriß der Chemie für Landwirthe, erläutert durch Experimente: Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags von 11—12 Uhr — privatim. b. Die chemischen Grundlagen des Ackerbaues und der Thierzucht: Montags, Dienstags und Freitags von 10—11 Uhr — privatim. c. Anleitung zu agrikultur-chemischen Untersuchungen mit Uebungen im Laboratorium: Mittwochs und Sonnabends von 9—12 Uhr — privatim. Lehrsaal im Institut (Behrenstr. 28). — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

3) Professor Dr. Karl Koch: Landwirthschaftliche Botanik, verbunden mit der Lehre von den Pflanzenkrankheiten: Montags und Donnerstags von 5—7 Uhr — privatim. Lehrsaal im Universitätsgebäude. — Anmeldungen in der Universitäts-Quästur.

4) Professor Dr. Karsten: Demonstrationen über ausgewählte Themata der Pflanzenphysiologie, verbunden mit praktischen Uebungen im Gebrauche des Mikroskopes: täglich von 10—12 Uhr — publice. Lehrsaal im physiologischen Institute, Cantianstr. 4. — Anmeldungen in der Universitäts-Quästur.

5) Dr. Gerstäcker: Ueber die der Landwirthschaft schädlichen und nützlichen Insekten: Dienstags und Freitags von 9—10 Uhr — publice. Lehrsaal im Universitätsgebäude. — Anmeldungen in der Universitäts-Quästur.

6) Professor Manger: Landwirthschaftliche Baukunde: Sonnabends von 4—6 Uhr — privatim. Lehrsaal im Institute. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

7) Dr. Spinola: Ueber die Krankheiten der Hausthiere: Montags, Mittwochs und Freitags von 12—1 Uhr — publice. Lehrsaal in der Thierarzneischule, Louisenstraße 56. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

8) Lehrer der Thierheilkunde Müller: Allgemeine Anatomie und Physiologie der Hausthiere: Mittwochs und Sonnabends von 3—4 Uhr — publice. Lehrsaal in der Thierarzneischule. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

9) Dr. Stahlschmidt: Die landwirthschaftlichen Gewerbe: Donnerstags von 9—11 Uhr — publice. Lehrsaal im Institute. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

10) Stadtgerichtsrath Keyßner: Ueber das preußische Civilrecht mit besonderer Rücksicht auf die für den Landwirth wichtigen Rechtsverhältnisse: Dienstags und Sonnabends von 12—1 Uhr — publice. Lehrsaal im Institute. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

11) Garten-Inspektor Bouché: Ueber Gartenbau unter besonderer Berücksichtigung des Gemüse- und Obstbaues, der Gehölzzucht, der Parkanlagen, der Konstruktion von Gewächshäusern: Mittwochs von 4—6 Uhr — publice. Lehrsaal im Institute. — Anmeldungen in der Instituts-Quästur.

Hiernach sind die Vorträge in folgender Reihenfolge geordnet:

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag.	Sonnabend
9—10		Gerstäcker	Eichhorn	Stahlschmidt	Gerstäcker	Eichhorn
10—11	Eichhorn	Eichhorn	Eichhorn	Stahlschmidt	Eichhorn	Eichhorn
11—12	Eichhorn	Eichhorn	Eichhorn	Eichhorn	Eichhorn	Eichhorn
10—12	Karsten	Karsten	Karsten	Karsten	Karsten	Karsten
12—1	Spinola	Keyßner	Spinola		Spinola	Keyßner
3—4			Müller			Müller
4—5	Thaer	Thaer	Bouché	Thaer	Thaer	Manger
5—6	Koch	Thaer	Bouché	Koch	Thaer	Manger
6—7	Koch			Koch		

Außer diesen, für die der Landwirthschaft beflissenen Studirenden besonders eingerichteten Vorlesungen, werden an der Universität und der Thierarzneischule noch mehrere Vorlesungen, welche für angehende Landwirthe von näherem Interesse sind und zu welchen der Zutritt denselben frei steht, oder doch leicht verschafft werden kann, stattfinden. Von den Vorlesungen an der Universität sind besonders hervorzuheben: Allgemeine Botanik, Physik, Geologie, Zoologie, Nationalökonomie.

Die Vorlesungen beginnen gleichzeitig mit den Vorlesungen an der königl. Universität am 15. Oktober 1867. Meldungen wegen der Aufnahme in das Institut werden von Prof. Dr. Eichhorn, Behrenstraße Nr. 28, entgegengenommen.

Die Instituts-Quästur befindet sich im Central-Büreau des königlichen Ministeriums für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, Schützenstraße 26.

Das Kuratorium. (gez.) Wehrmann. Lüdersdorf. Olshausen.

Redigirt im Büreau der Königl. Regierung.
Druck der Hofbuchdruckerei von Trowitzsch und Sohn in Frankfurt a. O.